

bureau goudappel coffeng bv
postbus 161 7400 AD Deventer
Parkweg 4 7411 SH Deventer
telefoon 05700-18122*
fax 05700-12942

Gemeente Zandvoort

Discussienota parkeren

De aanpak voor 1990

Kenmerk: ZVT/174/03/Ht

Datum : 15 december 1989

Gew. : 18 juli 1990

INHOUD Blz.

INHOUD (vervolg)

AFBEELDING

1 INLEIDING

Parkeren geeft in Zandvoort vooral in de seizoenperiode problemen. De toenemende welvaart, meer vrije tijd en het nog steeds toenemende autobezit hebben als gevolg dat steeds vaker hinder wordt ondervonden. Was het tot voor enkele jaren nog zo dat de problemen zich hoofdzakelijk op de (piek)zondagen voordeden, nu spelen deze op bijna elke zondag, terwijl ook in het seizoen op werkdagen de parkeerdruk voelbaar toeneemt. Steeds vaker worden klachten ontvangen en komt het verzoek iets aan de overlast - vooral voor de bewoners - te doen. In deze discussienota worden een aantal instrumenten aangedragen om het parkeren te reguleren (hoofdstuk 2). Vervolgens wordt ingegaan op de consequenties van de instrumenten voor de parkeerconsument (hoofdstuk 3). Om te laten zien hoe met de theorie (de instrumenten en de consequenties voor de parkeerconsument) in de praktijk kan worden omgegaan worden een aantal praktische mogelijkheden voor gebruik van die instrumenten in verschillende buurten aangedragen (hoofdstuk 4). Ingegaan wordt op de gegevens die moeten worden geïnventariseerd om effectief met de geeigende instrumenten aan de slag te kunnen (hoofdstuk 5). Tenslotte wordt aandacht besteed aan aspecten zoals handhaving, beheer, fiscalisering en dergelijke (hoofdstuk 6).
Er wordt nog niet ingegaan op de hoogte van de tarieven voor kort- of langparkeren en of bepaalde diensten wellicht gratis moeten worden verstrekt.

2 INSTRUMENTEN

2.1 Algemeen

Om het parkeren te kunnen beheersen is een vergaande regulering haast onontkoombaar. Immers meer mogelijkheden voor bewoners betekent minder mogelijkheden voor anderen op diezelfde locatie. Toewijzen van parkeergelegenheid aan een bepaalde groep maakt het nodig om voor een andere categorie naar mogelijkheden elders te zoeken. In de volgende paragrafen worden de instrumenten toegelicht met behulp waarvan het parkeren kan worden geordend en waarmee sturend een beleid kan worden geconcretiseerd. Per instrument worden de toepassingsmogelijkheden en de voor en nadelen belicht.

2.2 Betaald parkeren vooraf

Betaald parkeren (bij parkeermeters, -automaten etc.) heeft tot doel ten opzichte van de voorzieningen gunstig gelegen parkeerplaatsen beschikbaar te houden voor de van belang zijnde bezoekers.
Een bijzondere vorm hiervan is de uitgifte in pacht van grotere terreinen, waarvoor parkeerders vervolgens een overeengekomen tarief betalen.

Voordelen:
- parkeermogelijkheden kunnen worden gecreeërd ten gunste van bezoekers van bijvoorbeeld winkels, horeca of attracties;
- door middel van de maximaal toegelaten parkeerduur kan een zonering worden aangebracht voor kort- en langparkeren, evenals met de hoogte van de tarieven.

Nadelen:
- door zakelijke of recreatieve langparkeerders kan meestal niet genoeg parkeertijd worden gekocht;
- voor bewoners en werkers moeten bijzondere regelingen worden getroffen;
- consequente parkeercontrole is nodig.

Toepassing:
- in het centrum;
- in een nader te bepalen zone evenwijdig aan het strand, instellen betaald parkeren ook voor langparkeerders.

2.3 Betaald parkeren achteraf

Een bijzondere vorm van betaald parkeren is betaling achteraf: als een parkeerder het terrein oprijdt wordt een kaart getrokken met datum en aankomsttijd. Bij vertrek moet eerst voor de gebruikte parkeertijd worden betaald, dan wordt een vertrekkaart of munt verstrekt waarmee de slagboom die het terrein afsluit kan worden geopend.

Voordelen:
- het systeem is tot op zekere hoogte controlevrij;
- er wordt betaald voor de werkelijk gebruikte parkeertijd;
- de verblijfsduur is vrij en behoeft niet van te voren te worden ingeschat;
- bij grotere drukte kan geen overlast op het terrein ontstaan, doordat in de vol-situatie de slagboom gesloten blijft;
- door middel van tarieven kan sturend en regulerend worden opgetreden.

Nadelen:
- het systeem is alleen toepasbaar op afsluitbare terreinen;
- naast de betaalautomaten moet er een mogelijkheid komen om geld te wisselen, evenals een voorziening voor 'verloren kaarten';
- het systeem is bij het volledig afwezig zijn van controle gevoelig voor vandalisme;
- voor bewoners en werkers moeten bijzondere regelingen worden getroffen.

Toepassing:
- op grote parkeerterreinen eventueel in plaats van uitgifte in pacht.

2.4 Vergunningen

Vergunningen kunnen (tegen betaling) worden uitgegeven aan belanghebbenden om op daartoe aangewezen plaatsen te mogen parkeren. De parkeerplaatsen worden aangeduid als 'belanghebbende parkeerplaatsen'. De vergunningen zijn gekoppeld aan parkeerplaatsen in een bepaald gebied.

Voordelen:
- bij niet te hoge parkeerdruk kan voor belanghebbenden een parkeerplaats worden gegarandeerd;
- door een selectief uitgiftebeleid kan sturend en regulerend worden gewerkt.

Nadelen:
- er moeten voldoende parkeerplaatsen beschikbaar worden gesteld om voor elke vergunninghouder een parkeerplaats te kunnen garanderen. Dat wil zeggen, dat die plaatsen niet door anderen (recreanten, bezoekers) kunnen worden gebruikt als de vergunninghouders er niet zijn;
- de door afwezigheid van vergunninghouders vrije parkeerplaatsen zullen door bezoekers en/of recreanten (illegaal) worden ingenomen bij hoge parkeerdruk.

Toepassing:
- in gebieden met een hoge parkeerdruk uitsluitend voor kleine afsluitbare terreinen;
- in gebieden met een lage parkeerdruk.

2.5 Abonnementen

Door verstrekking (tegen betaling) van een abonnement is het bewoners toegestaan om zonder betaling bij een parkeermeter of parkeerautomaat te parkeren. Ook abonnementen kunnen worden toegewezen aan een bepaald gebied of terrein:

Voordelen:
- abonnementhouders zijn vrij om gebruik te maken van vrije parkeerplaatsen voorzien van een parkeermeter of automaat;
- het systeem is toepasbaar voor gebieden met een hoge parkeerdruk;

- alle beschikbare parkeerplaatsen kunnen worden benut om aan de parkeerdruk tegemoet te komen;
- door een selectief uitgiftebeleid kan regulerend en sturend worden opgetreden.

Nadelen:
- zijn er geen vrije plaatsen, dan kan ook de abonnementhouder niet parkeren, een abonnement is dus geen garantie voor een parkeerplaats.

Toepassing:
- toepasbaar in gebieden met een hoge parkeerdruk en veel parkeerplaatsen met betaald parkeren.

2.6 Ontheffingen

Ontheffingen kunnen worden verleend aan 'werkers aan de weg', maar ook aan bijzondere categorieën weggebruikers als invaliden en artsen. In het laatste geval is evenals bij vergunningen sprake van toegewezen parkeerplaatsen. Deze vormen blijven buiten beschouwing. Een bijzondere vorm in dit verband is een ontheffing die, al dan niet tegen betaling, verleend wordt aan belanghebbenden (bijvoorbeeld bewoners) voor een voor alle autoverkeer afgesloten gebied.

Voordelen:
- auto's worden in het gebied uitsluitend toegelaten als ze er 'thuishoren';
- een dergelijke regeling biedt mogelijkheden kleinschaligheid van een gebied te beschermen;
- er ontstaat geen rondrijdend, naar een parkeerplaats zoekend verkeer.

Nadelen:
- het gebied is gesloten voor alle autoverkeer met uitzondering van de ontheffinghouders. Bezoekers en bezorgers kunnen het gebied niet in en moeten er buiten parkeren tenzij toegankelijkheid voor deze groep op bepaalde tijden wordt geregeld;
- de eventueel beschikbare parkeercapaciteit gaat grotendeels verloren.

Toepassing:

- uitsluitend in kleinschalige gebieden waar autoverkeer de schaal aantast en om die reden moet worden geweerd.

3 PARKEERCONSUMENTEN

3.1 Bewoners

Normaal betaald parkeren (2.2 en 2.3) wordt voor bewoners een veel te kostbare aangelegenheid. Afhankelijk van waar de woning staat, kan gebruik gemaakt worden van de belanghebbenden-, vergunningen-, of ontheffingsregeling.
Er moet gestreefd worden naar relatief korte loopafstanden tussen woning en parkeerplaats. Of en zo ja welke tarieven moeten gaan gelden voor bewoners dient nader te worden bezien. Aspecten die een rol bij de hoogte van het tarief kunnen spelen, is de mate van garantie dat er daadwerkelijk een parkeerplaats is (vergunning) of het normaal geldende tarief voor de betreffende locatie. Eventueel kan worden overwogen de tarieven aan te passen aan de ligging van de woning ten opzichte van strand en centrum.

3.2 Werkers ma t/m vr (kantoren etc.)

Ook voor werkers geldt, dat betaald parkeren (2.2 en 2.3) te kostbaar is. Afhankelijk van waar de werkplek is, kan gebruik gemaakt worden van de belanghebbende-, of vergunningenregeling.
Voor deze categorie kunnen in het algemeen langere loopafstanden tussen werk en parkeerplaats worden geaccepteerd. Overwogen kan worden de tarieven aan te passen aan de ligging van de werkplek ten opzichte van strand en centrum.
Het is mogelijk per bedrijf, ter beperking van het autogebruik, slechts een gelimiteerd aantal vergunningen te verstrekken.

3.3 Werkers ma t/m zo (winkels, horeca en dergelijke)

Als 3.2.

3.4 Verblijfsrecreanten

Een oplossing moet worden gezocht voor pension- en hotelgasten. Zij kunnen worden behandeld als bewoners (zie 3.1) maar de vergunningen of abonnementen hebben een tijdelijk karakter.
Er zijn twee mogelijkheden om een vergunning te verkrijgen. Pension- of hotelhouders kunnen afhankelijk van het aantal bedden of kamers een aantal niet op kenteken maar op eigenaar gestelde vergunningen of abonnementen kopen waarop bij gebruik het kenteken wordt aangetekend. Incidentele gasten kopen een tijdelijke vergunning of abonnement bij het parkeerbureau.

3.5 Dagrecreanten

Zij kunnen gebruik maken van de voorzieningen met betaald parkeren volgens 2.2 en 2.3.

4 MOGELIJKE TOEPASSINGEN

4.1 Betaald parkeren voor iedereen

Parkeerplaatsen die gunstig liggen voor winkelbezoek zijn of kunnen worden gebracht onder het regiem 'betaald parkeren'. Op die plaatsen, die voor het economisch functioneren van het centrum van groot belang zijn, moeten langparkeerders worden geweerd. Er worden daarom geen uitzonderingen gemaakt voor bewoners of werkers. In aanmerking komen:
- Haltestraat;
- Grote Krocht, C. Slegersstraat;
- L. Davidsstraat;
- Kleine Krocht, Swaluestraat en aanliggende terreinen.

4.2 Gesloten verklaring

Gebieden waar sprake is van kleinschaligheid en een voor Zandvoort kenmerkende sfeer kunnen gesloten worden verklaard voor alle autoverkeer. Voor bewoners zou een uitzondering kunnen worden gemaakt door ze een ontheffing te verlenen. In aanmerking lijken te komen:
- de Noordbuurt, omsloten door Gasthuisplein, Swaluestraat, Prinsenhofstraat en Burg. Engelbertsstraat;
- de Zuidbuurt, binnen de Hogeweg, Burg. Engelbertsstraat, Kerkstraat en Poststraat.

Uiteraard is nader onderzoek nodig of functies binnen de buurten een volledige afsluiting verdragen.

Straten met een gesloten verklaring maar op bepaalde tijden toegankelijk voor bevoorrading c.q. laden en lossen zijn:
- Kerkstraat, Kerkplein, Kosterstraat, Dorpsplein, Gasthuisplein en Bakkerstraat.

4.3 Belanghebbende parkeren

Een gebied met 'belanghebbende parkeren' garandeert een parkeerplaats voor diegenen die een vergunning hebben verkregen. Op plaatsen voor vergunninghouders mogen geen anderen parkeren. Er blijven dus plaatsen vrij die niet kunnen worden benut voor het opvangen van de grote parkeervraag die zich voor doet. In aanmerking komen daardoor die wijken of buurtjes, waar weinig parkeerplaatsen zijn en waar bijvoorbeeld de recreanten niet met de auto (zoekend naar een parkeerplaats) zouden moeten komen. Voor de volgende buurten is van een dergelijke situatie sprake:

- Brugstraat, Stationsstraat, Achterweg en directe omgeving;
- gebied omsloten door Haltestraat, Kostverlorenstraat, Koninginneweg en Prinssesseweg.

4.4 Betaald parkeren en abonnementen

Het instellen van 'betaald parkeren' zorgt er voor dat een aantal parkeerders uitwijkt naar gebieden waar niet voor het parkeren behoeft te worden betaald. Er komt daardoor ruimte vrij voor andere bezoekers en recreanten om tegen betaling te parkeren. Voor bewoners en werkers kunnen abonnementen worden uitgegeven (gratis, of met aangepast tarief) die hen toestaan om zonder verdere betaling in daarvoor aangegeven straten te parkeren. Voor pensiongasten kan een dergelijke regeling worden getroffen. In aanmerking komt het gehele gebied waar regelmatig sprake is van een hoge parkeerdruk:

- het gehele gebied tussen de lijn Lijsterstraat/Koninginneweg en de zee;
- de Admiralenbuurt;
- de Boulevard Barnaart.

4.5 Parkeerterreinen

Grotere parkeerterreinen op enige afstand van het centrum en de werkgelegenheid komen in aanmerking voor het opvangen van de langparkeerders, die in de woon- of centrumstraten niet gewenst zijn. Vergunningen voor bepaalde categorieën kunnen aan deze terreinen worden gekoppeld. Met de betreffende pachters zullen daartoe regelingen moeten worden getroffen.

5 UITVOERING

5.1 Algemeen

Met het reguleren van de parkeerduur worden een aantal effecten nagestreefd:

- het gebruik van de auto door werkers in het centrum wordt minder, doordat zij de auto op grotere afstand moeten parkeren en tengevolge daarvan de looptijd toeneemt. Het gebruik van de fiets wordt aantrekkelijker.
  Dit geldt ook voor toeristen, die niet bereid zijn om een parkeervergunning aan te schaffen;
- in het gezoneerde gebied komt meer parkeerruimte beschikbaar, doordat de parkeerdruk zich enigszins verplaatst: van het gebied waar moet worden betaald naar het gebied waar gratis kan worden geparkeerd;
- het moeten 'betalen' voor een parkeervergunning zal er toe leiden dat de eigen parkeervoorzieningen (garages, carports e.d.) beter zullen worden gebruikt;
- het invoeren van betaald parkeren op grotere schaal leidt ondanks de extra kosten voor controle tot belangrijke extra inkomsten voor de gemeente, waaruit de aanleg van nieuwe parkeerinfrastructuur kan worden betaald.

5.2 Fasering

Hoewel op het bijgevoegde kaartje een brede parkeerzone is aangegeven zal de eventuele invoering geleidelijk moeten plaatsvinden, zodat kan worden ingespeeld op mogelijke knelpunten die zich bij de invoering in de praktijk zullen voordoen.
Invoering betekent bijvoorbeeld, dat alle illegale (oogluikend toegestane) parkeerplaatsen in principe zouden moeten worden opgeheven of gelegaliseerd. Parkeerplaatsen worden met vakken aangeduid, waarop in sommige straten het dwarsprofiel moet worden aangepast.
Als 1ste fase zou kunnen worden gekozen voor het centrumgebied. De daarmee opgedane ervaringen kunnen worden gebruikt voor de volgende fasen.

5.3 Nader onderzoek

Er zal nog veel aanvullende informatie nodig zijn om de hiervoor beschreven maatregelen in te kunnen voeren. Nader moet worden bezien of genoemde locaties inderdaad geschikt zijn voor een dergelijke regeling, terwijl een inzicht moet worden verworven in de capaciteit en het huidig gebruik. van abonnementen etc.

Hierna volgt een globale opsomming van de aspecten die nadere bestudering behoeven:

- Parkeercapaciteit versus parkeerbehoefte
  .in en buiten seizoen;
  .aandeel werkers, bewoners, bezoekers, gasten;
  .mogelijke uitbreidingen;
  .gebouwde parkeervoorzieningen.
- Zonering betaald parkeren
  .criteria;
  .waar en welke omvang;
  .zonering en tarieven;
  .waar en hoeveel abonnementen;
  .uitwisselbaarheid categorieën abonnementhouders.
- Gebieden voor belanghebbendenregeling
  .criteria;
  .welke gebieden;
  .tarieven;
  .aantal uit te geven vergunningen;
  .uitwisselbaarheid categorieën vergunninghouders (dubbel gebruik).
- Gebieden met gesloten verklaring en ontheffingenregeling
  .criteria;
  .welke gebieden;
  .juridische consequenties;
  .tarieven;
  .aantal uit te geven ontheffingen.

6 OVERIGE ASPECTEN

6.1 Handhaving

Een systeem van parkeerregulering valt of staat met de handhaving ervan. Uitbreiden van het gebied met een parkeerregulering betekent ook een uitbreiding van de handhavingscapaciteit. Bijzondere aandacht zal moeten worden besteed aan de technische mogelijkheden die er zijn om de controle van het parkeergedrag te beperken of achterwege te laten. In paragraaf 2.3 wordt aan een onderdeel van dit aspect "het betalen achteraf" aandacht besteed. Ook een nadere uitwerking van handhavingsinstrumenten als de wegsleepregeling en het gebruik van wielklemmen is aan te bevelen.
De politie beschikt niet over de mankracht om de parkeerduurregulering te controleren. De politie volstaat als regel met handhaving van stop-en parkeerverboden (RVV). De overige zaken dienen door parkeercontroleurs te worden verzorgt. De kosten drukken op de gemeentelijke begroting.

6.2 Beheer en organisatie

Het opzetten van een beheers- en organisatiestructuur vereist de nodige aandacht. Er moeten vergunningen en abonnementen worden uitgegeven, maar ook de aanleg van voorzieningen, de investering in infrastructuur en apparatuur en niet te vergeten de financiële afwikkeling vraagt om een zorgvuldige begeleiding. Instelling van een parkeercommissie, of een parkeerfonds/-schap/-bureau waarin het bedrijfsleven participeert en met een zelfstandig budget kan worden overwogen.

6.3 Fiscalisering boetes

Met ingang van 1990 is het ook formeel mogelijk parkeerboetes te fiscaliseren. Dat wil zeggen dat voor het gebruik van een parkeerplaats een bepaald bedrag aan belasting verschuldigd is (het parkeertarief). Bij niet betalen wordt een navorderingsaanslag opgelegd, waarin de kosten van de navordering zijn begrepen. Gesteld kan worden dat vanwege de verschillen tussen het normale en fiscale recht met name ten aanzien van de bewijslast het een stuk eenvoudiger wordt het geld te innen. Het geld vloeit overigens ook in de gemeentekas.

6.4 Artikel 258

In artikel 258 van de (ontwerp) bouwverordening ligt de verplichting vast, dat als gebouwd of verbouwd wordt op eigen terrein moet worden voorzien in de realisatie van voldoende parkeerplaatsen. Wordt hieraan niet voldaan, dan kan een bouwvergunning worden geweigerd, of een storting in de gemeentekas worden verlangd, zodat de gemeente elders de nodige parkeervoorzieningen kan realiseren. Het is van belang dat een dergelijke regeling consequent wordt toegepast en dat de gelden worden besteed aan de realisatie van parkeervoorzieningen.

6.5 Parkeerinfrastructuur

Wanneer alle opbrengsten van het parkeren in een fonds vloeien, waaruit ook de lasten kunnen worden betaald dan komen er wellicht mogelijkheden voor uitbreiding van de parkeercapaciteit in de vorm van gebouwde parkeervoorzieningen. Als een gebouwde voorziening alleen uit de betalingen voor de voorziening zelf moeten worden betaald, is vanwege het seizoengevoelige karakter van de parkeerdruk een en ander niet rendabel. Als ook andere betaalde parkeerplaatsen gaan bijdragen aan de totale parkeerinfrastructuur, komt het financiële plaatje in een ander licht te staan.

NOORDZEE

CASINO

PALACE HOTEL

Elysée Beach Hotel

BUNGALOWPARK VENDORADO

CIRCUI
PARK ZANDV

ZANDVOORT

- gesloten voor alle verkeer (met ontheffingen)
- gesloten voor alle verkeer met mogelijkheid laden en lossen
- betaald parkeren
- betaald parkeren en abonnementen
- belanghebbendenregeling (vergunningen)

Voorbeeld van een mogelijke parkeerzonering in Zandvoort.

bgc
ZVT 3879 1